

133宵

北陸新幹線のこれから

[2024年4月2日]

この3月16日に北陸新幹線の敦賀延伸が実現、県内は東京と直結されることで首都圏からの訪問者などが増えるのではないかと期待が高まっています。しかし、逆に特急列車が数多く行き来してきた「特急王国」は姿を消し、関西、中京方面に向かうには、敦賀で乗り換えが生じるように。長く深い歴史的な繋がりのあったエリアとの関係が薄くなり、本当の意味での活性化が進むのか、疑問も声も多くあります。これから先、大阪への延伸が見通せない中での開業をめぐる話題を追います。



制約が多すぎる北陸新幹線

■■■ 敦賀ー京都・大阪を走る「サンダーバード」、敦賀ー名古屋を走る「しらすぎ」とともに、京都周辺、名古屋周辺で、多くの普通列車の合間を縫うように走っている、という制約の中でダイヤが組まれており、独自性が発揮しにくい。

■■■ 一方、北陸新幹線も、東京ー大宮間は、東北新幹線、上越新幹線と線路を共用しているので、こちらも他の新幹線との線路の取り合いという制約の中でダイヤが組まれており、独自性が発揮しにくい。

■■■ このため、東京ー敦賀の直通便「さきがけ」は新幹線側の都合でドーンと北から走ってくる感じ。一方、富山ー大阪間は「つるぎ」＋「サンダーバード」を一本の列車のように見立てダイヤを組んでおり、その2種類のダイヤが混在している状況。

まずは人の流れに注目

■■■ 日本政策投資銀行の2020年のレポートだと、北陸新幹線敦賀開業後、首都圏から福井県へのビジネス客が110.8%増、観光客が92.3%増と分析している。

■■■ 福井県教育庁によると、2023年に福井県の高校を卒業した若者の進学先トップは京都府で、2位は大阪府。今も関西志向が続いている。

■■■ 文部科学省によると、石川、富山の両県は北陸新幹線が金沢延伸した次の年の2016年卒業生から東京都がトップに立ち、「首都圏志向」に変わった。関西の大学や企業からすると、北陸出身者の確保が難しくなりつつある。

■■■ 福井県は温泉客や名所を訪れる観光客の7割程度を関西や東海から集めてきた。当分は新幹線延伸効果で首都圏からの誘客が見込めるとしても、リピーターとなってきた関西の客を失う危機にさらされている。「兵庫県の城崎温泉など、新大坂から直通特急1本で行ける地域に客を奪われかねない」という声が象徴的。

■■■ 敦賀市は人口約6万3000人と、整備新幹線の開業駅を抱えた自治体では北海道北斗市（新函館北斗駅）の約4万4600人に次いで少ない。北斗市の隣に人口約24万6000人の函館市が位置することを考えれば、実質的に最も駅勢圏人口が少ない開業事例となる。一方で、北陸新幹線と特急サンダーバード・特急しらさぎの乗換客は年間980万人と見込まれている。ビジネス需要が限られる中で、敦賀駅の乗降者をどれくらい確保できるかが1つの焦点。

■■■ 越前たけふ駅は国道8号「福井バイパス」に面しており、目の前には道の駅が開業済。さらに北陸道の武生ICとも隣接し、新幹線や高速バス利用者向けのパーク&ライド駐車場も準備されている。

■■■ 市街地にある駅に比べ、信号や渋滞の少ないバイパスでアクセスできる上、新幹線と高速バスを往復で使い分けることも容易。新幹線、高速道路、バイパス道路、道の駅と今日的な交通施設が集約された新しいタイプの交通結節点。

■■■ 駐車料金が無料というメリットから、福井駅前の混雑、駐車料金を避けてこちらに向かってくる奥越地方の車、鯖江からの車がどれくらい集まってくるか

(逆に鯖江の駐車場がいまのように必要なくなる)。開通後、高速道路を利用して、仕事や行楽に出掛ける仲間たちの集合場所などにも使われ始めている。

■■■ 平日の19時50分頃に乗り換え検索サイトで「福井→名古屋」を検索したところ、高速バスを利用するルートが第1候補に表示される。福井鉄道や京福バスなど4社が運行する、福井―名古屋間の高速バスの運賃は片道3600円だ。鉄道新幹線と特急の利用で普通席の運賃が片道6960円と、バスの約2倍。ただ、所要時間は、高速バスが約2時間50分、鉄道が2時間10分とバスの方が約40分長くなるが、増便が計画されており、中京方面への需要を取り込んで行く可能性が高い。

.....
大阪までの道のり
.....

整備新幹線の掟

■■■ いわゆる「整備新幹線」とは、全国新幹線鉄道整備法に基づき1973年に整備計画が決定した5路線を指す。1989年の高崎～軽井沢間着工を皮切りに、これまで東北新幹線盛岡～新青森間、北海道新幹線新青森～新函館北斗間、北陸新幹線高崎～金沢間、九州新幹線博多～鹿児島中央間、西九州新幹線武雄温泉～長崎間が開業した。

■■■ 金沢～敦賀間の開業後に残るのは、(1) 2030年度末の開業に向けて工事中の北海道新幹線新函館北斗～札幌間を除けば、(2) 新鳥栖～武雄温泉間、(3) 敦賀～新大阪間のみ。(2) はフリーゲージトレインの開発断念を受けて計画の抜本的見直しに着手しており、次の着工区間が敦賀～新大阪間になるのは当然視されている。

■■■ ところが、整備新幹線の財源は2030年の札幌延伸開業まで使い切っているため、（3）敦賀～新大阪間の着工はそれ以降にならざるを得ず、開業は2040年代中盤になる見通し。

■■■ ルートは、敦賀から小浜、京都、松井山手を経由して新大阪に至る「小浜京都・南回りルート」が2017年3月に決定している。北陸新幹線は1997年に高崎～長野間、2015年に長野～金沢間が開業したが、いずれも開業以前に終点より先の工事に着手していた。

これから待ち受ける障害

■■■ 2016年、与党の整備新幹線建設推進プロジェクトチームは延伸ルートについて、福井県小浜市付近と京都駅を経由する「小浜・京都ルート」の採用を決定した。しかし、ルートの大半がトンネルとなることから、京都府内では環境への影響などを懸念する声も強い。

■■■ 鉄道・運輸機構は2023年3月、8月に開いた「北陸新幹線事業推進調査に関する連絡会議」で、敦賀～新大阪間の整備に向けた施工上の課題を明らかにした。会議には、国土交通省や鉄道・運輸機構のほか、沿線自治体も参加。ここで、未着工区間における施工上の課題として「環境影響評価手続に一定の期間を要すること」、「新大阪駅の施工難易度が高いこと」、「トンネル発生土における課題」の3点が指摘されている。

■■■ 環境影響評価（環境アセスメント）は、土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者が、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について、実地調査等をもとに発生しうる影響を評価する仕組み。事業

者は評価結果に対して自治体や住民の意見を聞き、事業について配慮する必要がある。鉄道事業は環境影響評価法によって実施を定められている。これが終わらないと工事着手へ進めない。

■■■ 金沢―敦賀間（約125キロ）は、1998（平成10）年10月に環境影響評価方法書を公示し、2002（平成14）年2月に評価書の縦覧が終わっている。環境影響評価に要した期間は約3年3カ月。敦賀―新大阪間（約140キロ）は、金沢―敦賀間より少し距離が長く、山岳区間が多いとはいえ、4年経過しても環境影響評価が終わっていない。

■■■ 機構が2019年にまとめた「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書」では、新大阪駅は2面4線の地下駅、京都駅は2面2線の地下駅を想定している。しかし、新大阪駅周辺は既に、東海道・山陽新幹線、JR在来線、大阪メトロ御堂筋線、幹線道路、ビル群などの構造物が密集。大型構造物と近接・交差する条件での工事となる。また、地層が複雑で地下水対策も難しいため、課題に対応した施工方法を検討する必要があるとしている。

■■■ また、「トンネル発生土における課題」では、発生土の一部に自然由来の重金属が含まれることが想定されると指摘。路線全体の約8割がトンネル区間となる見込みであり、小浜付近から京都駅まで山岳区間が連続するため、詳細な地質の把握が必要としている。

■■■ 国土交通省は令和6年度予算として、北陸新幹線敦賀～新大阪間の事業費（建設費）を計上しなかった。しかし、昨年度に続き、調査費として12億円を計上している。この中には環境影響評価を待たずに着手できる部分として、京都駅、新大阪駅の構造、トンネル安全対策など、本来は着工後に実施する作業の費用が含まれる。なんとかして工期を短縮したいという意気込みは感じられる。

■■■ 続いて、滋賀県の反対もある。北陸新幹線は「特急サンダーバード」を置き換えるため、原理原則から言えば同列車が走行する湖西線が並行在来線の扱いとなる。それに従って、新幹線開業後、JR西日本が湖西線の経営分離を主張する可能性が高い。つまり、滋賀県は、湖西線を第三セクターとして引き取らなければならなくなる。

■■■ 滋賀県は、同種の事例はこれまでになく、北陸新幹線敦賀～新大阪間に並行在来線は存在しないと主張しており、仮に並行在来線に指定された場合、見返りなくこれを受け入れるとは考えにくい。

米原ルート、これも駄目

■■■ そこで再浮上するのが「米原ルート」。加賀市の宮元陸市長が米原ルートを主張しているほか、小松市議会が2023年12月、米原ルート採用を求める決議を採択した。だが、これも障害が多過ぎる。

■■■ 「米原ルート」は小浜・京都ルートの約140キロに対して約50キロと非常に短く、建設費は4分の1、工期は3分の2で済む。乗り換え時間を含めた所要時間や運賃では不利なもの、B/Cは2.2と算出されており、こちらであれば建設費高騰と需要減少を踏まえても投資効果の基準を満たす可能性が高い。

■■■ 東海道新幹線は北陸新幹線と車両規格が異なり、運行本数も多いことから、リニア中央新幹線が全通し、運行形態の抜本的な見直しがなされた後でなくては乗り入れは困難だ。

■■■ 最大の問題は、乗り換えにせよ、乗り入れにせよ、米原ルートはJR東海に増収をもたらすが、JR西日本の経営に寄与しないことから、路線建設への同意が取れるかどうか。

■■■ 北陸新幹線は大阪・京都と北陸を結ぶ特急サンダーバードを置き換える存在であり、JR西日本からすれば、敦賀－大阪・京都間を米原経由ではなく、最短ルートで結びたい。

■■■ さらに滋賀県の反対。線路の大半を滋賀県内を走るため、滋賀県の費用負担は大きくなるが、時短効果などのメリットが少ない。場合によっては、駅の設置すらない。また、敦賀－米原間の並行在来線を引き取らなければならないと、踏んだりけったり。

■■■ 「サンダーバード」、「しらさぎ」号に使用されている車輛「681系」の製造最終年は1997年で、現在は製造後26年。683系の製造最終年は2011年で、現在は製造後12年。これらの車両が2040年まで稼働すれば、681系は最終製造から45年、683系は最終製造から29年になる。更新工事で対応できるか。JR西日本としては、この点からも北陸新幹線の新大阪延伸を急ぎたい。

.....

ハピラインもなかなかの将来

.....

■■■ 並行在来線は一部区間を除いて、大部分が三セクへ移管された。『福井県並行在来線経営計画』によると、鯖江－森田間は旧国鉄の幹線の基準である1日輸送密度8,000人以上を満たすが、敦賀－大聖寺間の平均は5,571人と地方交通線の

水準にとどまる（いずれも2019年度）。そこで、福井県と沿線市町が1：1の割合で拠出する経営安定基金が設けられた。

■■■ ハピラインの基金への、鯖江市の拠出金は令和5年度1,600万、令和6年度1,600万。あとはまだ未定で、令和7年度—令和11年度の5年間で1億6,000万円と決まっている。

■■■ 旧北陸本線の区間はJR貨物の貨物列車が通行する大動脈である。JR貨物が、線路保有者であるJR旅客会社に支払う線路使用料は「アボイダブルコスト（AC）」ルールに基づいて算定されるが、三セクには適用されない。そこで、JRTT（鉄道・運輸機構）が、JR旅客会社から受け取る新幹線施設の貸付料やJRTTの特例勘定からの繰入金金を財源とする「貨物調整金」をJR貨物に助成している。

■■■ この貨物調整金がハピラインにとっては大きな収集で、経営計画によると、ハピラインふくいの2024年度の総収入38.7億円のうち、貨物線路使用料は17.2億円と、総収入の半分近くを占める。